

A – Průvodní zpráva

Stavba:

Modernizace ŽST Karlovy Vary

Stupeň dokumentace:

Přípravná dokumentace

A.1 Identifikační údaje stavby

Název stavby:	Modernizace ŽST Karlovy Vary
Stupeň dokumentace:	Přípravná dokumentace
Charakter stavby:	Rekonstrukce trati (železniční stanice)
Místo stavby:	Karlovy Vary
Kraj :	Karlovarský
Katastrální území :	Rybáře (663557), Bohatice (663581)
Územně správní orgán: (pověřen vydáním ÚR)	Magistrát města Karlovy Vary Úřad územního plánování a stavební úřad Moskevská 21, 361 20 Karlovy Vary
Stavební úřad : (pověřen vydáním SP)	Drážní úřad, Sekce stavební, oblast Praha Wilsonova 80, 121 06 Praha 2
Objednatel :	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 IČ: 70 99 42 34, DIČ: CZ70994234
Zastoupená :	Stavební správa západ se sídlem v Praze Sokolovská 1955/278 190 00 Praha 9
Nadřízený orgán :	Ministerstvo dopravy a spojů Nábřeží L. Svobody 12 , Praha 1
Zhotovitel dokumentace:	SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 IČO: 25 79 33 49, DIČ: CZ25793349
Osoby s oprávněním k projektové činnosti:	
hlavní inženýr projektu:	Ing. Jiří Štolba
Inženýrské a pozemní stavební objekty:	Ing. Stanislav Jaroš, Ing. Arch. Petr Franta
Technologická část, trakční a energetická zařízení	Ing. Jiří Štolba

A.2 Základní údaje o stavbě

A.2.1. Umístění stavby

Železniční stanice (ŽST) Karlovy Vary se nachází na dvoukolejné železniční trati SŽDC č.533 Kadaň Prunéřov - Cheb, která je frekventovaná jak v dopravě osobní tak i v dopravě nákladní. Jedná se o tzv. dříve nazývanou „uhelnou magistrálu“, po které se dříve hojně dopravovala většina hnědého uhlí vytěženého v sokolovské hnědouhelné pánvi. Intenzita vlakové dopravy ve sledované stanici je relativně vysoká. ŽST dále leží na jednokolejné trati SŽDC č. 536C Karlovy Vary d.n. – Johannegeorgenstadt (DB).

ŽST Karlovy Vary leží v km 185,452 celostátní dráhy dvoukolejné trati Kadaň-Prunéřov – Cheb elektrifikované v úseku Kadaň Prunéřov (km 138,900) – Cheb střídavou soustavou 25 kV 50 Hz.

Řešená ŽST patří do obvodu Oblastního ředitelství Ústí nad Labem , PO (provozní obvod) Karlovy Vary.

ŽST Karlovy Vary je frekventovaná jak v osobní dopravě, tak v dopravě nákladní.

Bezpečnost a kvalita nástupu a výstupu cestujících v ŽST je v současné době dána existencí úrovnňových nástupišť.

Staniční zabezpečovací zařízení v ŽST Karlovy Vary je 3. kategorie (elektronické stavědlo typu ESA 11 zapojené do JOP s elektromotorickými přestavíky a světelnými návěstidly). Staniční zabezpečovací zařízení je ovládáno místně z dopravní kanceláře.

Začátek stavby je v ŽST Karlovy Vary v km 184,538 a konec v km 186,330 (kolejové úpravy končí v km 186,206). Mimo takto vymezenou oblast budou ještě realizovány úpravy kabelových rozvodů zabezpečovacího zařízení, a to ve stávajících kabelových trasách.

A.2.2. Popis stavby z hlediska účelu a funkce

V současnosti jsou v žst. Karlovy Vary pouze úrovnňová nástupiště, což výrazně ovlivňuje jak propustnost stanice a celé železniční trati, tak především bezpečnost nástupu a výstupu cestujících přijíždějících a odjíždějících z tohoto lázeňského města. Část lázeňských hostů z domova i ze zahraničí využívá k dopravě služeb železnice, a tak první dojem o místě svého léčebného pobytu získává právě v žst. Karlovy Vary, která se tak stává vstupní branou města.

Technický stav nástupišť a přístřešků, potřeba zvýšení bezpečnosti a komfortu přepravy cestujících, jsou hlavní důvody vedoucí k nutnosti řešení dané situace, tzn. nalézt s efektivním vynaložením finančních prostředků řešení rekonstrukce 1. a 2. nástupiště včetně výstavby podchodu, potřebných úprav železničního svršku a spodku, staničního zabezpečovacího zařízení, trakčního vedení a dalších návazných zařízení.

Kolejové úpravy v ŽST vycházejí především z umístění nových nástupišť a jsou v souladu s dalšími požadavky zadavatele a s výsledky dopravní technologie.

Úpravy zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení, úpravy komunikace, kanalizace a úpravy trakčního vedení pak navazují na vlastní řešení kolejí a nástupišť.

Stavba původně nesla název „**Rekonstrukce 1. a 2. nástupiště ŽST Karlovy Vary**“. Následně byla do této stavby zařazena i související stavba „**Výpravní budova Karlovy Vary horní nádraží**“, která byla původně stavbou jiného investora (ČD a.s.). Po sloučení těchto dvou staveb do jediné, došlo i k přejmenování názvu stavby na „**Modernizace ŽST Karlovy Vary**“.

Pro umožnění samostatné výstavby nové výpravní budovy v 1. fázi stavby, bylo související řešení zahrnuto do jediného stavebního objektu (SO 2210 Karlovy Vary výpravní budova horní nádraží) se všemi potřebnými podobjekty (technologie budovy, přeložky, provizorní zařízení).

A.2.3. Projektované kapacity a parametry stavby:

Rozsah stavby	začátek stavby km 184,538 (začátek souvislých kolejových úprav km 184,550) konec stavby: km 186,330 (konec souvislých kolejových úprav km 186,206)
Dosažená traťová rychlost pro klasické soupravy:	70 km/h
Prostorová průchodnost	UIC GC
Přechodnost pro zatížení traťové třídy	D4
Počet výhybek zabezpečených SZZ • v ŽST Karlovy Vary	30
Silnoproudá technologie a rozvody • nové transformační stanice Elektrický ohřev výměn	1 (napájení z TV pro EOv) 24 výhybek (původně 17 výhybek) 185 kW (původní 106kW)
Nástupiště • ostrovní nástupiště • vnější nástupiště v žst.	250 m 160 m (+90m jazykové nástupiště)
Železniční svršek • zřízení koleje UIC 60 • zřízení koleje S 49 (užitá) • zřízení koleje S 49 (nová) • zřízení výhybek UIC 60 • zřízení výhybek S 49 (nová) • zřízení výhybek S 49 (užitá) • rekonstrukce úrovnových přejezdů • rekonstrukce přejezdu na přechod • zrušení přejezdů	2176 m 1796 m 840 m 14ks 13 ks 1 ks 0 ks 0 ks 0 ks
Sanace železničního spodku • koleje	20000 m ²
Pozemní objekty Obestavěný prostor – nová VB 1PP + 2NP Demolice – stávající VB	1 930 m ² 2 400 m ²
Rekonstrukce osvětlení • osvětlení osvětlovací stožáry velké	20

<ul style="list-style-type: none"> • osvětlovací stožáry malé • osvětlovací věže 	20 6 (z toho 2 stávající)
Spotřeba elektrické energie	Nárůst mimo EOv o 20 MWh/rok
Umělé stavby <ul style="list-style-type: none"> • novostavba mostu • výstavba protihlukové stěny 	1 ks (podchod) 0 m 0 m 0 m
Nároky na zábor zemědělské půdy <ul style="list-style-type: none"> • trvalý zábor • zábor do 1 roku 	0 m ² 0 m ²
Nároky na zábor lesní půdy <ul style="list-style-type: none"> • trvalý zábor • zábor do 1 roku 	0 m ² 0 m ²
Úspora pracovních sil:	0

A.3. Přehled výchozích podkladů

- Zvláštní technické podmínky pro přípravnou dokumentaci stavby Rekonstrukce 1. a 2. nástupiště ŽST Karlovy Vary (SŽDC s.o.)
- Investiční záměr – „Rekonstrukce 1. a 2. nástupiště v ŽST Karlovy Vary hl.n.“ (SUDOP Praha a.s. 2009)
- Předkategorizace železničního svršku (SŽDC s.o.)
- Původní dokumentace stavby „Výpravní budova Karlovy Vary horní nádraží“ a Stavební povolení vydané k této dokumentaci

Podklady doplněné zpracovatelem:

- Geotechnický průzkum pro pražcové podloží, kontaminaci a výstavbu podchodu
- Vyjádření a zákres stávajících inženýrských sítí
- Geodetické zaměření stávajícího stavu celé ŽST Karlovy Vary v rozsahu obvodu stavby
- Hluková studie
- Stavebně technický průzkum historického přístřešku

A.4. Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami

- **Výpravní budova Karlovy Vary horní nádraží:** stavba nové výpravní budovy - stavba byla sloučena s touto stavbou
- **Karlovy Vary – lávka přes horní nádraží :** připravovaná stavba ve stupni DÚR – náhrada stávající lávky novou lávkou – stavba souběžná – úzká vazba s naší stavbou s důslednou koordinací – investorem je Město Karlovy Vary
- **Úprava přednádražního prostoru před horním nádražím:** připravovaná stavba ve stupni DÚR – úprava přednádražního prostoru – stavba souběžná – prostorově do naší stavby (kromě přístupu do nové výpravní budovy) nezasahuje – investorem je Město Karlovy Vary
- **Rekonstrukce budovy SŽDC s.o. v Karlových Varech, Kamenického 387:** rekonstrukce stávající budovy pro potřeby Oblastního ředitelství - před realizací – stavba předcházející – vazba s naší stavbou kabeláží sdělovacího zařízení – investorem je SŽDC.
- **Zvýšení traťové rychlosti Ústí n.L. – Cheb :** kolejová úprava vybraných traťových úseků pro dosažení časové úspory na dané trati – připravovaná stavba v různých fázích přípravy – stavba předcházející či souběžná – vazba s naší stavbou na chebském zhlaví odbočka na Starou Roli – investorem je SŽDC.

▪

- **Rekonstrukce PZS v km 188,911 na trati Chomutov – Cheb** : rekonstrukce přejezdového zařízení – připravovaná stavba – vazba s naší stavbou kabeláží sdělovacího zařízení – investorem je SŽDC.

A.5. Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty

D TECHNOLOGICKÁ ČÁST	
	D.1 Železniční zabezpečovací zařízení
	D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)
PS 1111	Úprava staničního zabezpečovacího zařízení
	D.2 Železniční sdělovací zařízení
	D.2.1 Kabelizace
PS 1211	Místní kabelizace
	D.2.3 Informační zařízení
PS 1231	Informační zařízení pro cestující
PS 1232	Rozhlas pro cestující
PS 1233	Kamerový systém
	D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT
	D.3.1 Dispečerská řídicí technika
PS 1311	Úprava DŘT
	D.4 Ostatní technologická zařízení
	D.4.1 Osobní výtahy
PS 1411	Výtah z podchodu na nástupiště č.2
PS 1412	Výtah z lávky na nástupiště č.2
E STAVEBNÍ ČÁST	
	E.1 Inženýrské objekty
	E.1.1 Železniční svršek a spodek
SO 2111	Železniční svršek
SO 2112	Železniční spodek
	E.1.2 Nástupiště
SO 2121	Nástupiště č. 1 + 1A
SO 2122	Ostrovní nástupiště č. 2
SO 2123	Služební přejezdy a přechody
	E.1.4 Mosty, propustky a zdi
SO 2141	Podchod pro cestující

SO 2142	Stavební úprava propustku v km 185,042
SO 2143	Stavební úprava propustku v km 185,983
	E.1.5 Ostatní inženýrské objekty
SO 2151	Přeložka optického kabelu SŽDC
SO 2152	Přeložka optického kabelu ČD Telematika
SO 2153	Přeložka kabelů DK SŽDC
SO 2154	Přeložka optického kabelu DKV
	E.1.6 Potrubní vedení
SO 2161	Úpravy kanalizace
	E.1.8 Pozemní komunikace
SO 2181	Úprava komunikace u nástupiště č.1A
	E.1.9 Kabelovody
SO 2191	Přeložka stávajícího kabelovodu
	E.2 Pozemní objekty
	E.2.1 Pozemní objekty budov
SO 2210	Karlovy Vary výpravní budova horní nádraží
SO 2211	Demolice východní části stávající výpravní budovy
	E.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupištích
SO 2221	Zastřešení nástupiště č. 1
SO 2222	Zastřešení ostrovního nástupiště č. 2
SO 2223	Historický přístřešek
	E.2.3 Orientační systém pro cestující
SO 2231	Orientační systém pro cestující
	E.3 Trakční a energetická zařízení
	E.3.1 Trakční vedení
SO 2311	Úprava TV
SO 2312	Provizorní přeložka ZOK DKV
SO 2313	Provizorní přeložka ZOK ČD Telematika
	E.3.4 Elektrický ohřev výměn
SO 2341	Úprava EOv
	E.3.6 Rozvody nn, osvětlení
SO 2361	Úprava rozvodů nn a osvětlení
SO 2362	Osvětlení nástupiště č. 1 + 1A
SO 2363	Osvětlení nástupiště č. 2
SO 2364	Osvětlení podchodu
SO 2365	Úprava DOÚO
	E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí
SO 2371	Ukolejnění kovových konstrukcí

A.6. Předpokládané termíny zahájení a dokončení

Před zahájením stavby je třeba ještě zpracovat dokumentaci ke stavebnímu povolení.

Předpokládané zahájení stavby - konec roku 2014

Předpokládané ukončení stavby - 2016

A.7. Zdůvodnění stavby a jejího umístění

Technický stav nástupišť a přístřešků, potřeba zvýšení bezpečnosti a komfortu přepravy cestujících, jsou hlavní důvody vedoucí k nutnosti řešení dané situace, tzn. nalézt s efektivním vynaložením finančních prostředků řešení rekonstrukce 1. a 2. nástupiště včetně výstavby podchodu, potřebných úprav železničního svršku a spodku, staničního zabezpečovacího zařízení, trakčního vedení a dalších návazných zařízení. Stavba rovněž zahrnuje výstavbu nové výpravní budovy (vyústění podchodu do jejího prostoru a navázání 1.nástupiště), která nahradí stávající budovu, jež je z velké části v havarijním stavu. Na tuto stavbu navazuje stavba nové lávky přes kolejiště (výtah na nové nástupiště č.2).

A.8. Členění projektové dokumentace

A	PRŮVODNÍ ZPRÁVA
B	SOUHRNNÉ ČÁSTI
B.1	Souhrnná technická zpráva
B.2	Provozní a dopravní technologie
B.3	Vliv stavby na životní prostředí
	B.3.1 Vliv stavby na životní prostředí a odpadové hospodářství
	B.3.2 Hluková studie
B.4	Odolnost a zabezpečení stavby
B.5	Graf dynamického průběhu rychlosti
B.6	Organizace výstavby
B.7	Geotechnický a stavebnětechnický průzkum
B.8	Stavebně technický průzkum historického přístřešku
C	SITUACE STAVBY
C.1	Přehledná situace oblasti stavby
C.2	Koordinační situace stavby
C.3	Situace stávajících sítí

D	TECHNOLOGICKÁ ČÁST
	viz. PS+SO
E	STAVEBNÍ ČÁST
	viz. PS+SO
G	NÁKLADY A EKONOMICKÉ HODNOCENÍ
G.1	Souhrnný propočet
G.2	Ekonomické hodnocení stavby
H	DOKLADY
I	GEODETICKÁ DOKUMENTACE
I.1	Geodetická dokumentace
I.2	Majetkoprávní část
I.3	Geodetické a mapové podklady

Zpracoval Ing. Štolba